


No title available**Publication number:** JP59188705 (U)**Publication date:** 1984-12-14**Inventor(s):****Applicant(s):****Classification:**

- international: *B60C11/24; B60C13/00; B60C13/02; B60C11/24; B60C13/00;*
(IPC1-7): B60C11/24; B60C13/00; B60C19/10; B60C13/02

- European:**Application number:** JP19830079690U 19830526**Priority number(s):** JP19830079690U 19830526**Also published as:** JP63029604 (Y2)Abstract not available for **JP 59188705 (U)**

Data supplied from the **esp@cenet** database — Worldwide

公開実用 昭和 59—

188705

⑨ 日本国特許庁 (JP)

⑪ 実用新案出願公開

⑫ 公開実用新案公報 (U)

昭59—188705

⑤ Int. Cl.³
B 60 C 13/00
19/10

識別記号

庁内整理番号
6948—3D
6631—3D

⑬ 公開 昭和59年(1984)12月14日

審査請求 有

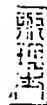
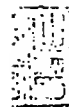
(全 頁)

⑭ タイヤのスリップサイン指示マーク

5

① 実 願 昭58—79690
② 出 願 昭58(1983) 5 月26日
③ 考 案 者 小沢光男
神戸市西区伊川谷町潤和417—2

④ 出 願 人 住友ゴム工業株式会社
神戸市中央区筒井町1丁目1番
1号
⑤ 代 理 人 弁理士 青山保 外2名



明 細 書

1. 考案の名称

タイヤのスリップサイン指示マーク

2. 実用新案登録請求の範囲

(1) タイヤのウエアインディケータの位置を指示するために、タイヤのサイドウォール上部に形成される凸形のスリップサイン指示マークであつて、

タイヤのサイドウォール上部に凹みが形成され、該凹みの中に、外表面より突出しない高さで凸形のスリップサイン指示マークが形成されていることを特徴とするタイヤのスリップサイン指示マーク。

3. 考案の詳細な説明

(産業上の利用分野)

本考案は、タイヤのスリップサイン指示マークの改良に関する。

(従来技術)

第1図及び第2図に示す如く、タイヤTのトレッド溝1, ..., 1内には、円周方向の適當箇所、

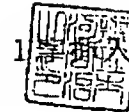
(1)

11



溝底から所定高さでウェアインデキータ 2 , ...,
2 が設けられ、タイヤ T の外表面 3 が摩耗してウ
ェアインデキータ 2 まで達すると、スリップ等
が起こりやすい状態になることを指示するようにな
っている。

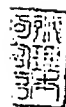
そして、このウェアインデキータ 2 の位置を
タイヤ T の側方から確認できるように、サイドウ
オール 4 の上部には三角形状のスリップサイ^ン指示
マーク 5 , 5 を入れることが規格 (JATMA 内規
) で定められている。



ところで、従来のマーク 5 は、タイヤ金型 6 の
内表面に三角状の凹部 7 をポンチ等で打出して形
成していたので、タイヤ T の外表面 3 では凸形と
なり、このため、スピューをトリミングする際に
トリミングナイフで誤まって三角状マーク 5 の一
部を切り落したりすることが多々あり、仕上り外
観が悪くなるという問題があつた。

(考案の目的)

本考案は、スピュートリミングの際に、誤つて
切傷をうけることのないように工夫したタイヤの



スリッブサイン指示マークの加工構造を新規に提供することを目的とするものである。

（考案の構成）

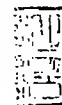
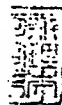
このため本考案は、タイヤのサイドウォール上部の凹みの中に、外表面より突出しない高さで凸形のスリッブサイン指示マークが形成されていることを特徴とするものである。

従つて、マークがタイヤの外表面より全く突出しないので、誤つて切傷をうける恐れが皆無となるのである。

（考案の効果）

本考案によれば、サイドウォール上部の凹みの中にスリッブサイン指示マークが形成されているから、スピュートリミングの際にマークが誤つて切傷をうけることが全くなり、タイヤの商品価値が向上するようになる。

また、タイヤ金型へのトレッドパターンデザイン時にマーク部分も同時に加工できるので、従来のようなポンチ等で凹部を打出す作業が不要となり、金型加工作業の合理化が図れるようになる。



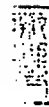
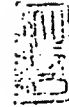
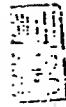
(実施例)

第 3 図(a)及び第 3 図(b)に示すように、タイヤ T のサイドウォール 4 の上部の外表面 3 に、円状の凹み 1 1 を形成し、この凹み 1 1 の中に三角形形状のスリッブサイン指示マーク 1 2 を形成するのである。

例えば凹み 1 1 の直径 d は $8.5 \sim 10.0 \text{ mm}$ 、深さ t_1 は $0.5 \sim 0.7 \text{ mm}$ 、マーク 1 2 の高さ t_2 は $0.4 \sim 0.7 \text{ mm}$ の範囲が好ましく、マーク 1 2 の高さ t_2 は外表面 3 より突出しないように設定する。

上記凹み 1 1 及びマーク 1 2 は、第 4 図及び第 5 図に示すタイヤ金型 1 3 において、その内表面に突条 1 5, ..., 1 5 として形成されるトレッド溝 1, ..., 1 の場合と同様にして、凹み 1 1 は突起 1 6 として形成され、マーク 1 2 は突起 1 6 の中に凹部 1 7 として形成される。

この突起 1 6 及び凹部 1 7 は、トレッドパターンデザインの内に組入れて、突条 1 5 と同時に加工できるので、別に打出し作業等を必要とせず、金型加工作業が合理的に行なえるようになる。



しかして、上記のようなタイヤ金型 13 でタイヤ T を加硫成型すれば、上述のように、サイドウォール 4 の上部の凹み 11 の中にマーク 12 が形成されるのである。

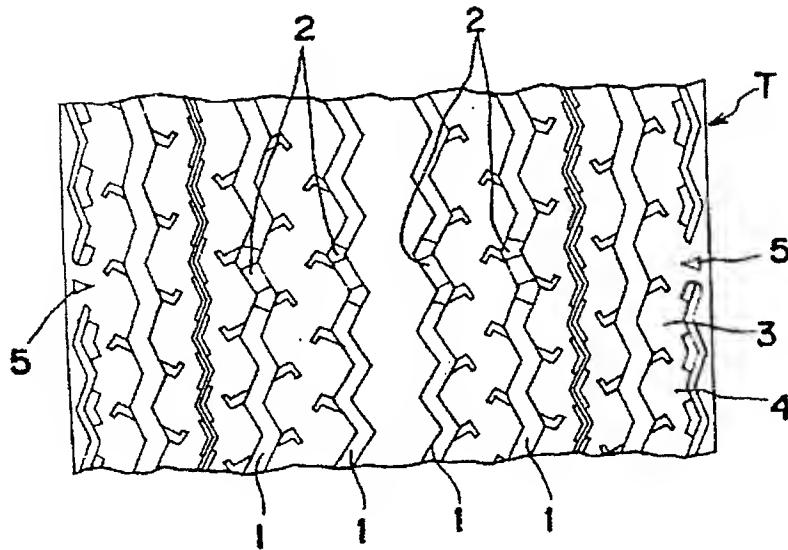
このマーク 12 は、タイヤ T の外表面 3 より突出しないから、スピュートリングの際にマーク 12 が誤つて被傷する恐れが皆無になるのである。

4. 図面の簡単な説明

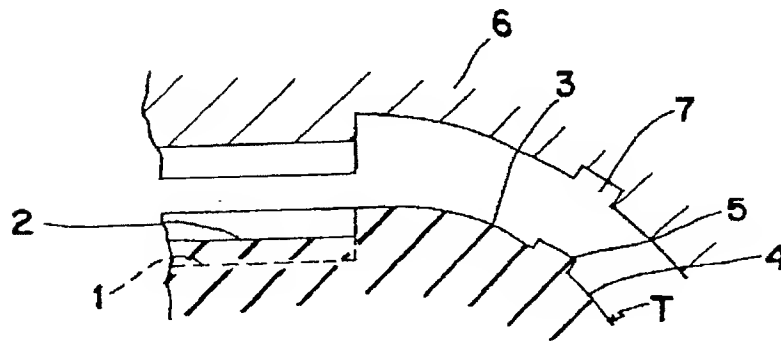
第 1 図は従来のマークを形成したタイヤの平面図、第 2 図は従来のタイヤとタイヤ金型との関係を示す断面図、第 3 図(a)は本考案に係るマークを形成したタイヤの平面図、第 3 図(b)は第 3 図(a)の I-I 断面図、第 4 図はタイヤ金型の側面図、第 5 図は第 4 図のタイヤ金型の内表面側正面図である。

T … タイヤ、1 … トレッド溝、2 … ウェアインデイクータ、3 … 外表面、4 … サイドウォール、11 … 凹み、12 … スリップサイン指示マーク、13 … タイヤ金型。

第 1 図



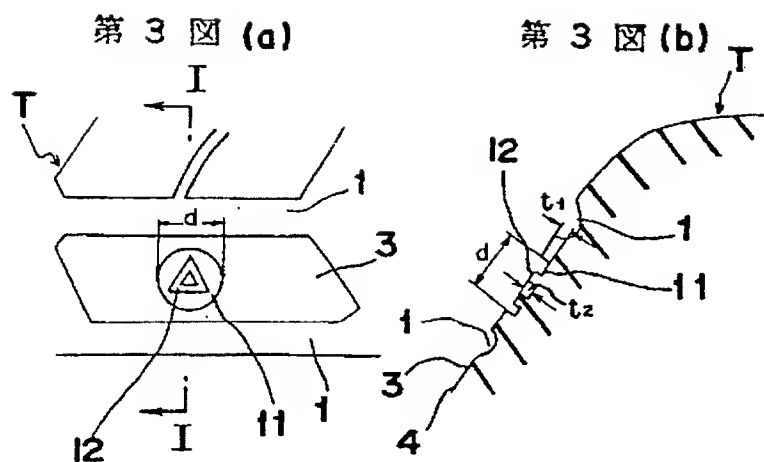
第 2 図



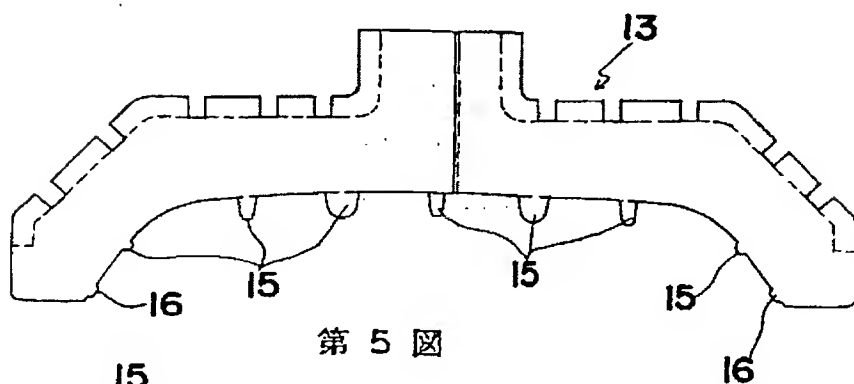
実用新案登録出願人 住友ゴム工業株式会社

代理人弁理士 青山 篠 外2名

実昭59-188705



第 4 图



第 5 图

